ESTIMATES

Transportation Safety Board of Canada

2000-2001
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: http://publications.pwgsc.gc.ca
Catalogue No. BT31-2/2001-III-73

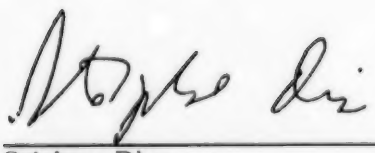
ISBN 0-660-61197-X

Transportation Safety Board of Canada

2000-2001
Estimates

A Report on Plans and Priorities

Benoît Bouchard
Chairperson
Transportation Safety Board of Canada



Stéphane Dion
President
Queen's Privy Council for Canada

100-04160/

Table of Contents

Section I: **Chairman's Message** 1

Section II: **Departmental Overview**

A. Mandate, Roles and Responsibilities 3
B. Agency Objective 4
C. External Factors Influencing the Agency 4
D. Agency Planned Spending 7

Section III: **Plans, Results and Resources**

A. Business Line Objective 9
B. Business Line Description 9
C. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources 9
D. Financial Information 13

Section IV: **Other Information** 15

Section I: Chairman's Message

The financial year 2000-2001 marks the 10th anniversary of the Transportation Safety Board of Canada (TSB). As we prepare to celebrate this important milestone for the TSB, we must take a few moments to reflect on the accomplishments of the past and to look forward at the challenges of the new millennium. Despite a few difficulties encountered along the way, I believe the TSB has been very successful in identifying safety deficiencies and in conveying key safety messages to the public, industry and regulators. Numerous safety actions have been taken to reduce risks over the past 10 years, in part as a result of the work of the TSB. The years ahead will however continue to present on-going and new challenges for the TSB.

In the aftermath of recent serious accidents, like Swissair flight 111 and Egyptair in the United States, new demands on investigative agencies have evolved. News media expect real-time, round-the-clock, on-site coverage. The expectations of the next-of-kin for support from the investigating agency have also increased significantly. Both the media and next-of-kin have an enormous thirst for up-to-date factual information; most wish to follow closely the progress of the investigation. Given the loss suffered by next-of-kin, great care must be exercised in communicating with them. Fulfilling these evolving needs is proving to be a major challenge.

Over the past two years I have personally participated in the presentation to the public of a number of the Board's final reports. I believe that this public presence has enhanced Canadians' understanding of the work of the TSB in addressing transportation safety issues. Over the coming year I intend to continue participating in such events.

The rapid pace of technological change in the industry also continues to represent important challenges for the TSB. Technical staff must ensure that they maintain and enhance their knowledge in order to keep up with changes in the industry. The TSB values its personnel as its most important resource and will continue to invest significantly in employee training and development. Sustained investments in the on-going review and improvement of work methodologies will also remain a priority for the organization.

The TSB has recently undertaken a number of initiatives to strengthen its management framework and to implement effective performance measurement. For example, the TSB is committed to implementing systematic quality assurance processes and the new Financial Information Strategy. Such initiatives will provide managers at all levels with more information that can be used to manage our operations effectively and efficiently.

The Swissair flight 111 investigation has underlined the vulnerability of the TSB. Much

other work has been given a lower priority while resources were concentrated on this major investigation. At present the lack of depth in our resources would compromise our ability to respond to a rash of accidents in any one mode or to respond effectively to another investigation of such magnitude as the Swissair accident. I have undertaken some discussions with senior government officials on this matter. In the coming months, I will propose some options to the government to deal with these issues.

Section II: Departmental Overview

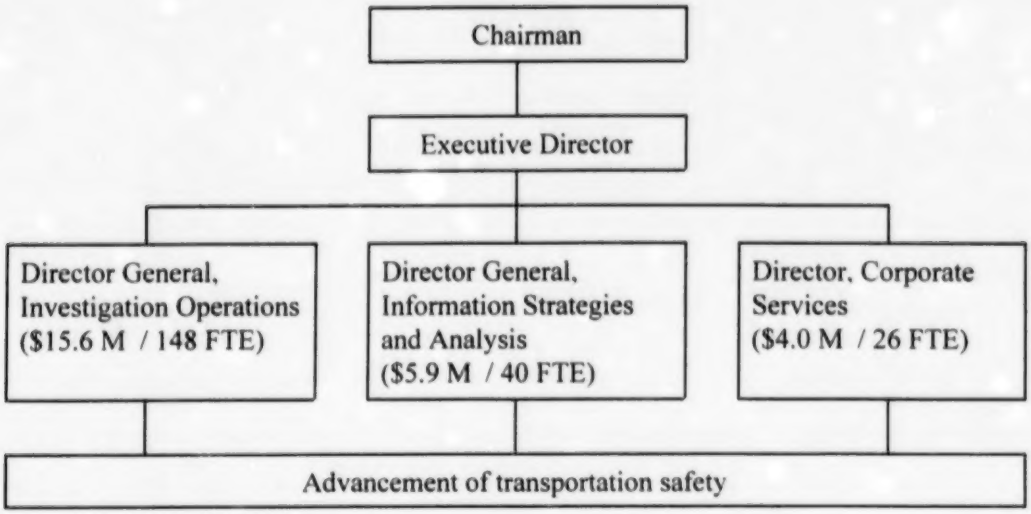
A. Mandate, Roles and Responsibilities

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). It operates at arm's length from other government departments and agencies such as Transport Canada , the Canadian Transportation Agency and the National Energy Board to ensure that there are no real or perceived conflicts of interest. Under the legislation, the TSB's only object is the advancement of transportation safety in the federally regulated elements of the marine, rail, pipeline, and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, when necessary, public inquiries into transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies which in turn may result in recommendations designed to improve safety and reduce or eliminate risks to people, to property and to the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

The jurisdiction of the TSB includes all transportation occurrences in or over Canada. The Board may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed, or manufactured ships, railway rolling stock, or aircraft. In addition, the Board carries out some of Canada's obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline. It also includes any hazard that could, in the Board's judgement, induce an accident or incident if left unattended.

The TSB has only one business line: the advancement of transportation safety. The Chairman, assisted by the Executive Director and three senior managers, is responsible for all activities associated with this business line.



B. Agency Objective

To advance transportation safety.

C. External Factors Influencing the Agency

The TSB operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system.

The marine mode involves approximately 46,000 Canadian-registered vessels and some 38,000 trips by foreign commercial ships in Canadian waters annually. Commercial trade produces over 17 million vessel-kilometres in Canadian waters. Marine traffic in Canada includes the transportation of about 40 million passengers annually and over 350 million tons of cargo for domestic and international markets representing 38% of all cargo carried in Canada by all modes of transportation. In addition, the commercial fishing industry had over 25,000 licensed vessels last year.

There are some 30 federally regulated railways, operating close to 40,000 miles of track. The system generates over 360 billion ton-miles of output, produces close to 75 million freight train-miles of work and over 900 million passenger-miles of service. The railways operate over 3,000 locomotives and approximately 110,000 freight and passenger rail cars, and employ over 45,000 people.

The national pipeline system under federal jurisdiction comprises about 100 oil and gas

companies. These companies operate approximately 40,000 km of pipelines. Over 145 million cubic metres of crude oil and 141 billion cubic metres of natural gas are moved by pipeline under federal jurisdiction in Canada annually.

The civil air transportation system processes over 70 million enplaned and deplaned passengers annually through over 600 Canadian airports. About 1,000 Canadian air carriers and an almost equal number of foreign carriers operate in Canada. There are over 70,000 licensed aviation personnel and nearly 28,000 registered aircraft. The Canadian aerospace industry and the airline industry employ about 88,000 people.

In addition the TSB faces particular challenges in delivering its program:

Public Interest in Transportation Safety: Transportation safety has always been a matter of public concern in Canada. This is largely due to the significant social and economic role that the transportation system plays in this country.

Marine safety receives considerable public and media attention because of occurrences both in Canada and abroad. Capsizing of passenger ferries, groundings of large oil tankers or large cruise ships, and the losses of several large bulk carriers in foreign waters and in Canadian waters have drawn public attention to marine safety and related environmental issues. Canada is bounded by three oceans and has considerable marine passenger traffic, including extensive ferry operations and an increasing number of port calls by cruise ships. Our fishing industry, while reduced, remains considerable.

Recent accidents involving rail passenger service have increased the public expectations for a level of passenger safety commensurate with the aviation industry. In populated areas, there is always considerable concern about railway safety because trains carry dangerous commodities and toxic substances. Another ongoing public concern is safety at level road crossings. Freight train derailments on mainline tracks have also received considerable media attention.

In the area of pipeline safety, there continues to be significant interest in failures of natural gas pipelines.

In aviation, while accident rates have held steady, around the world the absolute number of major accidents is increasing with increased flying activity rates. In Canada public and industry interest has recently been focussed on a number of recent high-profile aviation accidents in Canada and the United States, the best examples of this are: the crash of Swissair flight 111 into the ocean near Peggy's Cove and the crash of the Egyptair flight off the American East coast. All of these have also raised the Canadian public's level of concern about aviation safety. The media attention and public concern about air accidents around the world is expected to continue or increase for the next few years.

Government Policy and Industry Environment: In recent years, partly as a result of government initiatives and partly in response to commercial imperatives, various changes have occurred that may influence transportation safety. Among the changes, are the privatization of Crown corporations and the commercialization of many Transport Canada operations in all modes. The highly competitive environment in all elements of the transportation industry and the demands by the public and shippers for an almost accident-free transportation system are also significant considerations. The recent turmoil associated with Canada's major air carriers has also increased public concerns about aviation safety.

Impact of Technology on Transportation: Over the last 30 years, the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant advances in computer and electronics technology, the development of new materials, and their application to the transportation industry. These advances affect all modes of transportation, and while many of them enable investigators to perform their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized. The increased reliance on automation poses particular problems for analysing failures at the human-machine interface.

Level of Activity: More than 3,000 transportation occurrences are reported each year in accordance with federal reporting requirements. The TSB bases its decision to investigate on its Occurrence Classification Policy (see TSB web site at http://tsb.gc.ca for details). The prime criterion for deciding to investigate is whether an investigation is likely to lead to a reduction in risk to persons, property or the environment. Government-wide reductions in resources over the past number of years have led the TSB to review this classification policy. The TSB has now withdrawn from investigating some accidents less likely to result in safety actions, even when they involve fatalities. This has resulted in some adverse public reaction and the TSB has come under increased public scrutiny.

Recruitment and Retention of Personnel: The recruitment and retention of personnel represents a major challenge for the TSB. The TSB operates within a very competitive market place where there is limited availability of skilled personnel. The TSB competes in hiring these people, mostly from outside the public service, who bring the required technical skills and knowledge in a given mode and then spends two years training them to become investigators. This training, which is not available in traditional institutions of learning, combined with the experience in investigating makes our investigators in all occupational groups, at all levels, very attractive to other government departments and to the industry. Factoring in that the government has difficulty competing with the salaries and benefits offered by the industry adds another dimension to the problem. The TSB must also contend with employee insecurity resulting from limited resources and increasing workloads over the past number of years, perceived internal pay inequities,

and the current implementation of the Universal Classification System.

D. Agency Planned Spending

(thousands of dollars)	Forecast Spending 1999-2000*	**Planned Spending 2000-2001**	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Budgetary Main Estimates	20,294	**21,025**	20,811	20,811
Contributions to Employee Benefit Plans	2,986	**3,061**	3,038	3,038
Total Main Estimates	23,280	**24,086**	23,849	23,849
Adjustments to Planned Spending	15,787			
Net Planned Spending	39,067	**24,086**	23,849	23,849
Plus: Cost of services received without charge	2,489	**2,392**	2,392	2,392
Net Cost of Program	41,556	**26,478**	26,241	26,241
Full-Time Equivalents	222	**230**	230	230

* Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year and includes incremental costs of $14,426,000 for the investigation of the Swissair flight 111 accident.

Section III: Plans, Results and Resources

The TSB's Planning, Reporting and Accountability Structure identifies a single business line: the advancement of transportation safety.

A. Business Line Objective

The business line objective is to advance transportation safety by conducting independent investigations of transportation occurrences, by analysing and identifying safety deficiencies in the system and by reporting publicly on its findings.

B. Business Line Description

The independent investigation, analysis, study, and public reporting of transportation accidents, incidents or hazardous situations/conditions involving the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline in the federally regulated elements of Canada's air transportation, marine, rail and pipeline systems for the purpose of: making findings as to their causes and contributing factors, identifying safety deficiencies and, making safety recommendations designed to eliminate or reduce those transportation safety deficiencies identified.

C. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

Key Results Commitment

The TSB is committed to provide Canadians with advancements in safety through independent, objective and timely analysis of safety failures in the federally regulated transportation system.

Planned Results

1) Identification of safety failures in the marine, rail, pipeline and air transportation systems.

2) Reduction in risks to persons, property and the environment through the use of investigation findings by governments and industry.

3) Public access to safety information and recommendations.

4) Satisfaction with quality and timeliness of findings and recommendations.

5) Awareness by Canadians of the Board's role in advancing transportation safety.

6) National and international recognition of the Board as an authoritative and independent resource in the area of transportation safety.

Related Activities

TSB2000 Implementation (linked to planned results 1, 2, 4 and 6)

In 1998 the TSB launched an initiative called TSB2000 to improve its operational effectiveness and efficiency. An integrated safety investigation methodology was developed to systematically integrate the TSB's efforts in determining findings as to causes and contributing factors, identifying safety deficiencies, assessing the associated risks to safety in the national transportation system, evaluating options for mitigating those risks and for communicating the resultant safety message in the most convincing way. The TSB has recently trained all investigators in this new methodology. This training will be on-going as new investigators are recruited. In addition to this training, the TSB will have training packages customized in the areas of: project management, team leading and team building. Over the upcoming year efforts will be made to fully implement this new methodology for all new investigations.

Quality assurance has been identified as a key element essential to the success of the TSB. The TSB will therefore be implementing a structured and systemic approach to quality assurance. A detailed concept of operations has been developed and implementation will start during the upcoming year. Designated managerial and staff positions will be assigned primary responsibility for quality assurance and performance measurement. Benchmarks against which performance can be monitored will be established. Quality audit processes and systems will be defined.

Performance Management Framework (linked to planned results 4, 5 and 6)

Development of a comprehensive performance management framework is well on its way. The TSB will link performance measurement to the internal quality assurance functions and will integrate performance measurement into the on-going management of operations. The TSB wants to ensure that performance measurement will first assist in the planning and management of operations, and secondly satisfy government-wide reporting requirements.

Work will be done to define qualitative and quantifiable performance indicators. However, the TSB has some difficulty in defining good performance measurement indicators as no two investigations are identical. Some lead to significant safety improvements, and some do not. Furthermore, it is virtually impossible to quantify accurately the direct or even indirect impact of the TSB on transportation safety due to the fact that it is but a single (small) player amongst many with responsibilities for advancing transportation safety.

Surveys will also be conducted to measure the degree of satisfaction with the TSB's work by specific segments of the public and industry. The first survey will be targeted to persons with a direct interest in the work of the TSB. Further surveys may then be done to assess the views of others such as: the media, other levels of government, persons associated with accidents not investigated by the TSB, unions, industry associations, etc...

The TSB is also working on the implementation of the government's new financial information strategy, the new human resources management framework, the universal classification system, and the modernization of the comptrollership function. All these government-wide initiatives have been identified as priorities for the TSB and will help in establishing a solid management framework against which performance can be measured and reported. Significant efforts will be made over the next 18 months in order to fully implement these important initiatives.

Enhanced Communications (linked to planned results 3, 4 and 5)

In conjunction with the implementation of the integrated safety investigation methodology, the TSB will make greater use of various tools such as: interim recommendations, safety advisories, communiques, safety digests, and information letters to convey important safety information on a timely basis. While final investigation reports will continue to be the TSB's main focus, these other means of communication will be used more effectively to inform the public, industry and regulators and incite them to undertake safety actions as quickly as possible.

The Chairman will continue to be visible at the beginning of investigations in explaining the role of the TSB in the wider context of transportation safety, how we carry out our work and how our mandate may differ from those of other countries. He will increasingly be present when Board reports are issued publicly to explain how the Board reached its conclusions and to explain why change is necessary and by whom it should be carried out.

Changes to the TSB web site are making the search for specific information more user-friendly, e.g. in the case of Swissair, a specific page was created and is regularly updated to allow those most interested in this accident to have the most recent information on the progress of the investigation. In this planning year further changes will be made to the

web site to enhance the search capability and make it even more user-friendly.

The TSB will continue its work with key government and industry partners on the reciprocal exchange of data. The TSB plans to consolidate its role as the official Canadian repository of transportation accident/incident data by ensuring that this data can be made available to others when and as required. Effective use of technology and telecommunications systems will be key in improving accessibility to this data. The TSB also has on-going initiatives to ensure data quality and data integrity. These initiatives will be integrated into the new systematic quality assurance program.

The TSB introduced more frequent and elaborate communications with the families of the victims of the Swissair flight 111 accident (e.g. e-mail distribution lists, family briefings, family visits at the operations hangar, videos). These actions were taken as a direct result of increasing demands. More and more next-of-kin of accident victims request comprehensive and detailed information about the investigation and the investigation results. During the planning period, the TSB will review and assess the experience with the Swissair investigation and a number of other cases in order to adjust its communication strategies to better respond to the evolving needs of next-of-kin.

Improve Readiness Capacity (linked to planned results 1, 2, 3, 4 and 6)

The recent Swissair investigation has demonstrated that the TSB human resources are very thinly spread. The TSB will have to recruit additional staff in the coming years to ensure that sufficient trained staff is available to respond to a major occurrence while maintaining a reasonable level of day-to-day activity. Since newly recruited staff need approximately two years of training and on-the-job experience to perform as full-fledged investigators, this problem will only be alleviated with time. The TSB will also work on the development of a succession plan for all its executive level positions as a number of the current incumbents will be eligible for retirement in the next few years.

The TSB will begin recruiting more staff who have the knowledge, skills and abilities, and the capacity to learn in an ever-changing environment. This is particularly important as changes occur at an accelerated pace and as technology plays a more and more important role in the transportation industry. TSB investigators must constantly keep abreast of changes. The TSB current aging workforce faces an increasingly important challenge in this regard. Rejuvenation of the workforce is therefore essential in the next few years if the TSB is to remain capable of effectively fulfilling its mandate.

Over this planning period the TSB will be reviewing its resource requirements and will be discussing various options with the Treasury Board Secretariat. Key questions will have to be addressed to clearly define what is expected of the TSB and to ensure that the TSB is appropriately resourced to effectively fulfill these expectations.

Resources ($000)

Related Activities	Dollars	% of Budget	FTEs
Investigations	$ 18,535	70 %	159
Communication and Report Production	$ 1,059	4 %	15
Training	$ 1,059	4 %	2
Other Activities	$ 5,825	22 %	54
Total	$ 26,478	100%	230

D. Financial Information

Net Cost of Program for the Estimates Year

(thousands of dollars)	**Total**
Net Planned Spending	24,086
Plus: *Services Received without Charge*	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	1,480
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	879
Workers' compensation coverage provided by Human Resources Development Canada	18
Audit services provided by the Office of the Auditor General	15
	2,392
2000-2001 Net Cost of Program	26,478

Section IV: Other Information

Additional information about the Transportation Safety Board of Canada and its activities is available on the TSB's Internet site at http://tsb.gc.ca or by contacting us at:

Transportation Safety Board of Canada
200 Promenade du Portage
4th Floor
Hull, Quebec
K1A 1K8

telephone: (819) 994-3741

facsimile: (819) 997-2239

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses 2000-2001

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : http://publications.tpsgc.gc.ca

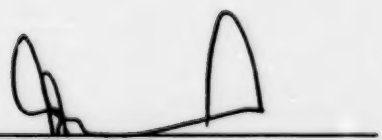
No. de catalogue BT31-2/2001-III-73

ISBN 0-660-61197-X

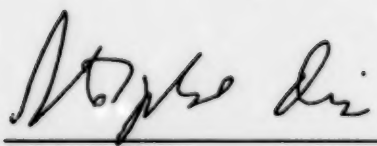
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses 2000-2001

Un rapport sur les plans et les priorités



Benoît Bouchard
Président
Bureau de la sécurité des transports du Canada



Stéphane Dion
Président
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Table des matières

Section I : **Message du président** 1

Section II : **Vue d'ensemble de l'organisme**

A. Mandat, rôles et responsabilités 3
B. Objectif de l'organisme 4
C. Facteurs externes influant sur l'organisme 4
D. Dépenses prévues 7

Section III : **Plans, résultats et ressources**

A. Objectif du secteur d'activité 9
B. Description du secteur d'activité 9
C. Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes 9
D. Renseignements financiers 14

Section IV : **Autres renseignements** 15

Section I : Message du président

L'année financière 2000-2001 marque le 10e anniversaire du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Pendant qu'on se prépare à célébrer cette étape importante pour le BST, nous devons prendre quelques instants pour réfléchir aux réalisations du BST et pour songer aux défis que nous réserve le nouveau millénaire. Malgré quelques difficultés rencontrées en cours de route, je crois que le BST s'est très bien acquitté de sa mission qui consiste à cerner les manquements à la sécurité et à communiquer des messages de sécurité au public, à l'industrie et aux organismes de réglementation. De nombreuses mesures de sécurité ont été prises au cours des 10 dernières années, en partie grâce au travail du BST, afin d'atténuer les dangers qui menacent la sécurité des transports. Au cours des années à venir, le BST continuera à faire face à des situations problématiques connues et il devra également relever de nouveaux défis.

Les organismes d'enquête doivent faire face à de nouvelles attentes en raison de quelques graves accidents survenus récemment, notamment l'écrasement du vol 111 de la Swissair et celui de l'avion d'Egyptair aux États-Unis. Les médias s'attendent à une couverture sur place en direct 24 heures sur 24. Les proches des victimes s'attendent à recevoir un soutien de plus en plus grand des organismes d'enquête. Les médias et les proches des victimes sont assoiffés d'information et veulent recevoir des données factuelles à jour; en fait, la plupart d'entre eux veulent suivre l'enquête de près. La perte d'un être cher est une question délicate et il faut agir avec tact quand on communique avec les proches parents des victimes. Répondre à ces besoins grandissants est un défi de taille.

Au cours des deux dernières années, j'ai eu l'occasion de présenter en public quelques rapports d'enquête finals du Bureau. Je crois que ma présence a permis aux Canadiens et aux Canadiennes de mieux comprendre le rôle du BST en matière de sécurité des transports. Au cours de l'année qui vient, j'ai l'intention de participer à d'autres présentations de ce genre.

Les progrès technologiques qui surviennent rapidement au sein de l'industrie continuent également à poser des défis importants. Le personnel technique doit améliorer ses connaissances et maintenir ses compétences à jour pour aller au-devant des changements dans l'industrie. Le BST reconnaît la valeur de ses employés et sait qu'il s'agit d'une ressource importante, c'est pourquoi il continuera d'investir énormément dans la formation de son personnel. Le BST continuera également à investir dans la révision et l'amélioration de ses méthodes de travail.

Le BST a pris plusieurs initiatives récemment pour renforcer son cadre de gestion et mettre en oeuvre des mesures de rendement efficaces. Le BST est notamment déterminé à mettre en oeuvre des processus systémiques d'assurance de la qualité ainsi que la

nouvelle stratégie de l'information financière. Ces initiatives fourniront aux gestionnaires plus de renseignements qui pourront être utilisés pour gérer les activités du BST efficacement et avec efficience.

L'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair a révélé la vulnérabilité du BST. Beaucoup d'autres travaux ont dû être mis de côté pendant quelque temps car on avait besoin d'une bonne partie des ressources du BST pour mener à bien cette importante enquête. À l'heure actuelle, les ressources du BST sont si minces que s'il se produisait beaucoup d'accidents en même temps, peu importe dans quel mode, ou si un accident de l'envergure de la Swissair survenait, le BST aurait du mal à répondre à tous les besoins et à mener efficacement l'enquête. J'ai commencé à discuter de la question avec des hauts fonctionnaires. Au cours des mois qui viennent, je ferai diverses propositions au gouvernement à ce sujet.

Section II : Vue d'ensemble de l'organisme

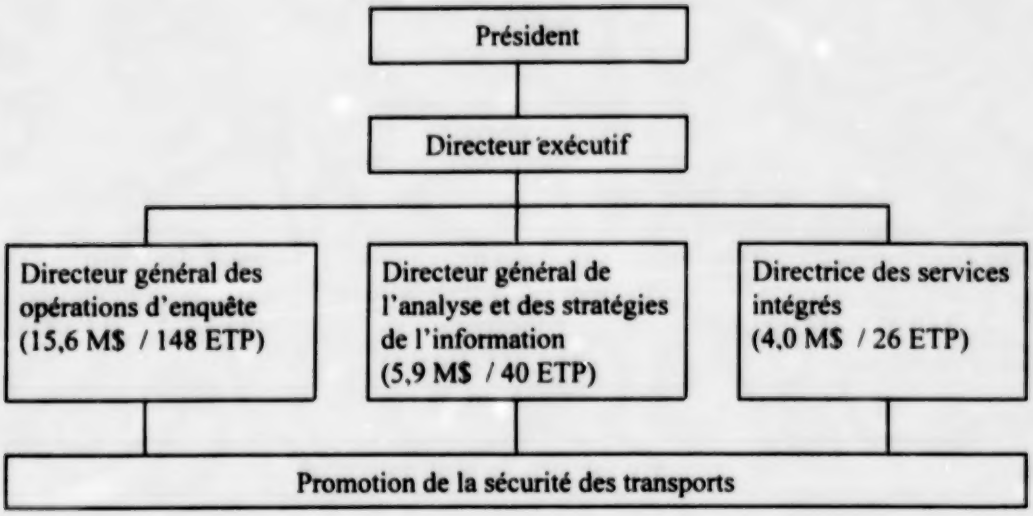
A. Mandat, rôles et responsabilités

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports).* Le BST est un organisme indépendant des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et l'Office national de l'énergie afin d'assurer qu'il n'y ait aucun conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline, de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et d'identifier les manquements à la sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport au Canada. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur les accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

Le BST a un seul objectif : la promotion de la sécurité des transports. Le Président, secondé du Directeur exécutif et de trois cadres supérieurs, est responsable de toutes les activités associées à cet objectif.



B. Objectif de l'organisme

Le BST a pour objectif de promouvoir la sécurité des transports.

C. Facteurs externes influant sur l'organisme

Le BST oeuvre dans le contexte du vaste et complexe réseau de transport au Canada.

Il y a environ 46 000 navires immatriculés au Canada et des navires battant pavillon étranger effectuent quelque 38 000 passages dans les eaux canadiennes chaque année. Ce commerce produit plus de 17 millions de kilomètres-navire dans les eaux canadiennes. Le trafic maritime au Canada comprend le transport d'environ 40 millions de passagers par année et plus de 350 millions de tonnes de cargaison pour les marchés intérieurs et internationaux, ce qui représente 38 % de toute la marchandise transportée au Canada dans tous les modes de transport. Plus de 25 000 permis ont été délivrés aux bateaux de pêche commerciale l'année dernière.

Le réseau ferroviaire compte une trentaine de compagnies de chemin de fer réglementées par le gouvernement fédéral exploitant près de 40 000 milles de voies. Le réseau génère plus de 360 milliards de tonnes-milles de produits, crée près de 75 millions de trains de marchandises-milles de travail et plus de 900 millions de voyageurs-milles de services. Les chemins de fer exploitent plus de 3 000 locomotives et environ 110 000 wagons de chemin de fer (marchandises et voyageurs) et emploient près de 45 000 personnes.

Le réseau national de pipeline, de compétence fédérale, comprend environ 100 compagnies de pétrole et de gaz. Ces compagnies exploitent environ 40 000 kilomètres de pipeline. Plus de 145 millions de mètres cubes de pétrole brut et 141 milliards de mètres cubes de gaz naturel sont transportés par des pipelines de compétence fédérale au Canada chaque année.

Chaque année, quelque 70 millions de passagers sont embarqués et débarqués dans plus de 600 aéroports canadiens. Près de 1 000 transporteurs aériens canadiens et un nombre presque égal de transporteurs étrangers exercent leurs activités au Canada. Plus de 70 000 employés sont titulaires d'une licence d'aviation et près de 28 000 aéronefs sont immatriculés au Canada. L'industrie aérospatiale et l'industrie aérienne canadiennes emploient près de 88 000 personnes.

Le BST doit relever des défis bien particuliers pour s'acquitter de sa mission.

Intérêt du public pour la sécurité des transports : La sécurité des transports a toujours été un sujet de préoccupation pour la population canadienne. Cela est dû en grande partie au rôle social et économique important du réseau de transport au Canada.

La sécurité maritime attire beaucoup l'attention du public et des médias en raison des accidents et des incidents qui se produisent au Canada et à l'étranger. Des accidents à des traversiers, l'échouement de grands pétroliers et de paquebots de croisière, la perte de plusieurs gros vraquiers dans des eaux étrangères et dans les eaux canadiennes ont attiré l'attention du public sur la sécurité maritime et les questions liées à l'environnement. Le Canada est limité par trois océans et un nombre considérable de personnes utilisent les navires comme moyen de transport, qu'il s'agisse de traversiers ou de paquebots de croisière faisant escale dans les ports du Canada. L'industrie de la pêche au pays reste très importante, même si ses activités ont diminué.

Compte tenu des récents accidents à des trains de voyageurs, le public veut bénéficier du même niveau de sécurité que dans le transport aérien. Dans les régions à forte densité de population, la sécurité des chemins de fer est fort préoccupante car les trains transportent des marchandises dangereuses et des substances toxiques. Le public s'inquiète également de la sécurité aux passages à niveau. Des déraillements de trains de marchandises en voie principale ont également attiré l'attention des médias d'une manière importante.

Dans le domaine de la sécurité des pipelines, on s'intéresse beaucoup aux ruptures de gazoducs.

Les taux d'accident d'aviation sont demeurés stables, mais le nombre de gros accidents d'aviation dans le monde augmente avec l'augmentation des activités aériennes. Des accidents d'aviation récents ont fait les manchettes au Canada et aux États-Unis et ont augmenté les préoccupations de l'industrie et du public canadien au sujet de la sécurité

aérienne, par exemple l'écrasement de l'avion du vol 111 de la Swissair qui s'est abîmé dans l'océan près de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse, ainsi que l'écrasement de l'avion du vol d'Egyptair au large de la côte est des États-Unis ont suscité beaucoup d'émoi. L'intérêt des médias et les préoccupations du public devraient continuer, voire augmenter avec le temps.

Politique gouvernementale et milieu industriel : Divers changements se sont produits ces dernières années et ont une incidence sur la sécurité des transports en raison de certaines initiatives gouvernementales et d'impératifs commerciaux. Ces changements comprennent la privatisation de sociétés d'État et la commercialisation de nombreuses activités de Transports Canada dans tous les modes de transport. La vive concurrence qui règne dans toutes les sphères de l'industrie des transports et les demandes du public et des expéditeurs pour bénéficier d'un réseau de transport sûr sont également des facteurs importants. Les bouleversements récents touchant les gros transporteurs aériens au Canada ont aussi contribué à accroître les préoccupations du public au sujet de la sécurité aérienne.

Répercussions de la technologie sur les transports : Au cours des 30 dernières années, la technologie a évolué très rapidement. La principale raison étant les innovations dans le domaine de l'informatique et de l'électronique, la mise au point de nouveaux matériaux et leur utilisation dans l'industrie des transports. Ces innovations concernent tous les modes de transport et dans bien des cas, elles permettent aux enquêteurs d'améliorer leur travail; par contre, elles rendent les activités d'enquête et d'analyse de la sécurité plus complexes et plus spécialisées. Le recours accru à l'automatisation pose des problèmes particuliers au chapitre de l'interface homme-machine quand il s'agit de faire l'analyse des défaillances.

Niveau d'activité : Plus de 3 000 accidents et incidents de transport sont signalés chaque année en vertu des exigences de déclaration du gouvernement fédéral. Le BST fonde sa décision d'ouvrir une enquête sur sa politique de classification des événements (pour des précisions voir le site Web du BST au http://bst.gc.ca). Pour décider si l'on doit ouvrir une enquête, on se demande d'abord si une enquête pourrait permettre d'atténuer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. La diminution des ressources à l'échelle du gouvernement au cours des dernières années a amené le BST à revoir sa politique de classification. Le BST n'enquête plus sur certains accidents moins susceptibles de mener à des actions de sécurité, même s'il s'agit d'accidents mortels. Cette décision a suscité des réactions négatives chez le public, et le public surveille plus étroitement les activités du BST.

Recrutement et maintien du personnel : Le recrutement et le maintien du personnel représentent un défi important pour le BST qui agit dans un marché très compétitif où il existe une pénurie de personnel qualifié. Le recrutement du personnel constitue pour le BST une activité très concurrentielle : la plupart des personnes proviennent de l'extérieur

de la fonction publique, possèdent les compétences et les connaissances techniques nécessaires pour un mode de transport en particulier et suivent pendant deux ans la formation d'enquêteur qu'exige le BST. Cette formation n'est offerte dans aucun centre de formation traditionnel et, combinée à l'expérience des enquêtes que possèdent les enquêteurs du BST dans tous les groupes professionnels, à tous les niveaux, fait que ces derniers représentent des ressources très intéressantes pour d'autres organismes et pour l'industrie. Le fait que le gouvernement ne soit pas en mesure de concurrencer avec l'industrie sur le plan des salaires et des avantages ajoute au problème. Le BST doit également tenir compte de l'insécurité des employés dus aux ressources limitées, de l'augmentation de la charge de travail des dernières années, de la perception des inéquités en matière de salaire au sein du BST et de la mise en oeuvre de la Norme générale de classification.

D. Dépenses prévues

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 1999-2000*	**Dépenses prévues 2000-2001**	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Budgétaire du Budget principal des dépenses	20 294	**21 025**	20 811	20 811
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 986	**3 061**	3 038	3 038
Total du Budget principal des dépenses	23 280	**24 086**	23 849	23 849
Rajustement des dépenses prévues	15 787			
Dépenses nettes prévues	39 067	**24 086**	23 849	23 849
Plus: Coût des services fournis par d'autres ministères	2 489	**2 392**	2 392	2 392
Coût net du programme	41 556	**26 478**	26 241	26 241
Équivalents temps plein	222	**230**	230	230

* Ces chiffres sont les meilleures prévisions sur le total des dépenses prévues d'ici la fin de l'exercice financier et comprennent les coûts supplémentaires de 14 426 000 $ associés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair.

Section III : Plans, résultats et ressources

La structure de planification, de rapport et de responsabilisation du BST comprend un seul secteur d'activité: la promotion de la sécurité des transports.

A. Objectif du secteur d'activité

L'objectif est de promouvoir la sécurité des transports en menant des enquêtes indépendantes sur les événements de transport, en relevant et en analysant les manquements à la sécurité, et en publiant les constatations et des recommandations.

B. Description du secteur d'activité

Exécution d'enquêtes indépendantes, d'analyses, d'études et de rapports publics portant sur des accidents de transport, des incidents ou des conditions et situations dangereuses liés au fonctionnement d'un aéronef, d'un navire, de matériel ferroviaire ou de pipelines dans les éléments réglementés par le gouvernement fédéral des systèmes canadiens de transport aérien, maritime, ferroviaire et de pipelines, dans le but d'en déterminer les causes et les facteurs contributifs, d'identifier les manquements à la sécurité et de formuler des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces manquements à la sécurité des transports.

C. Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

Principaux engagements en matière de résultats

Le BST s'est engagé à promouvoir la sécurité des transports au Canada en faisant des analyses indépendantes, impartiales et à point nommé des lacunes en matière de sécurité qu'il relève au sein du réseau de transport de compétence fédérale.

Résultats escomptés

1) Identification des manquements à la sécurité dans les réseaux de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.

2) Réduction des risques pour les personnes, les biens et l'environnement grâce à l'utilisation par les gouvernements et l'industrie des constatations des enquêtes.

3) Accès public à des données pertinentes sur la sécurité et les recommandations.

4) Satisfaction avec la qualité et la ponctualité des constatations et des recommandations.

5) Sensibilisation des Canadiens et Canadiennes au rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.

6) Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource compétente et indépendante dans le domaine de la sécurité des transports.

Activités connexes

Mise en oeuvre de BST 2000 (lié aux résultats escomptés 1, 2, 4 et 6)

En 1998, le BST lançait une initiative intitulée BST 2000 afin d'améliorer son efficacité et son efficience opérationnelle. Une méthodologie intégrée d'enquête de sécurité a été élaborée en vue d'intégrer systématiquement les efforts du BST visant à déterminer les causes et des facteurs contributifs, l'identification des manquements à la sécurité, l'évaluation des dangers liés au réseau national de transport, l'évaluation des options pour atténuer ces dangers, et la communication de messages de sécurité convaincants. Le BST a récemment dispensé la formation sur cette méthodologie à tous ses enquêteurs. Cette formation sera également donnée aux nouveaux enquêteurs qui seront recrutés. En plus de cette formation, le BST dispensera de la formation sur la gestion de projets, le leadership et la gestion des équipes. Au cours de l'année qui vient, on s'efforcera de conduire les nouvelles enquêtes conformément aux principes de la nouvelle méthodologie.

Il a été établi que l'assurance de la qualité était un élément essentiel au succès du BST. Le BST mettra donc en application une approche structurée et systémique d'assurance de la qualité. Un concept détaillé a été élaboré et sa mise en oeuvre débutera au cours de l'année qui vient. Les responsabilités principales pour l'assurance de la qualité et la mesure du rendement seront assignées à des postes désignés de gestionnaires et de subalternes. On établira des paramètres avec lesquels on pourra contrôler le rendement. On définira aussi des processus et des systèmes de contrôle de la qualité.

Cadre de gestion du rendement (lié aux résultats escomptés 4, 5 et 6)

Le développement d'un cadre détaillé de gestion du rendement va bon train. Le BST reliera la mesure du rendement aux fonctions internes d'assurance de la qualité et intégrera la mesure du rendement dans la gestion continue des opérations. Le BST veut s'assurer que la mesure du rendement contribue d'abord à la planification et à la gestion des activités, puis qu'elle répond aux exigences gouvernementales de rapport.

On travaillera à définir les indicateurs de rendement qualitatifs et quantitatifs. Toutefois, le BST a de la difficulté à définir de bons indicateurs de rendement car toutes les enquêtes sont différentes. Certaines enquêtes donnent lieu à des améliorations importantes en matière de sécurité, alors que d'autres ne donnent lieu à aucune amélioration. De plus, il est pratiquement impossible de quantifier avec précision les répercussions directes ou indirectes du BST sur la sécurité des transports car le BST n'est qu'un seul (petit) organisme parmi d'autres qui se partagent la responsabilité de la promotion de la sécurité des transports.

Des sondages seront faits auprès du public et de l'industrie pour connaître leur degré de satisfaction face aux activités du BST. Le premier sondage sera fait auprès des personnes directement concernées par les activités du BST. D'autres sondages seront faits par la suite pour connaître l'opinion d'autres intervenants, comme les médias, les autres paliers de gouvernement, les personnes associées à des accidents pour lesquels le BST n'a pas fait d'enquête, les syndicats, les associations industrielles, etc.

Le BST travaille également à la mise en oeuvre de la nouvelle stratégie de l'information financière du gouvernement, le nouveau cadre de gestion des ressources humaines, la Norme de classification générale, et la modernisation de la fonction contrôleur. Il a été établi que toutes ces initiatives gouvernementales étaient des priorités pour le BST. La mise en oeuvre de ces initiatives permettra d'établir un cadre de gestion solide qui servira à mesurer le rendement et à faire des rapports à ce sujet. De gros efforts seront faits au cours des 18 prochains mois pour mettre en oeuvre ces importantes initiatives.

Communications améliorées (lié aux résultats escomptés 3, 4 et 5)

De concert avec la mise en oeuvre de la méthodologie intégrée d'enquête de sécurité, le BST fera davantage usage des moyens de communication comme les recommandations provisoires, les avis de sécurité, les communiqués, les magazines de sécurité et les lettres d'information pour diffuser des messages de sécurité importants de façon ponctuelle. Même si pour le BST les rapports d'enquête finals demeurent le principal moyen de communiquer des renseignements de sécurité, les autres moyens de communication seront utilisés plus efficacement pour informer le public, l'industrie et les organismes de réglementation pour les inciter à prendre des mesures de sécurité dans les plus brefs délais.

Le Président continuera d'expliquer en personne, au début de l'enquête, le rôle du BST en matière de sécurité des transports, les activités du BST, et la différence entre la mission du BST et celle des organismes semblables à l'étranger. Il assistera plus souvent à des présentations publiques de rapport final du Bureau et expliquera les conclusions du Bureau et les raisons pour lesquelles des mesures doivent être prises et qui doit les prendre.

Des changements ont été apportés au site Web du BST et il est dorénavant plus facile de faire des recherches spécifiques. Par exemple, dans le cas de l'enquête sur l'accident de Swissair, une page spéciale a été créée et est mise à jour régulièrement pour pouvoir fournir les renseignements les plus récents sur les progrès de l'enquête. Au cours de l'année, d'autres modifications seront apportées au site Web pour augmenter les possibilités de recherche et rendre le site plus convivial.

Le BST poursuivra ses travaux avec des personnes-clés du gouvernement et de l'industrie pour permettre un échange réciproque de données. Le BST prévoit consolider son rôle en tant que dépositaire canadien officiel des données sur les accidents et les incidents de transport en assurant que ces données sont accessibles aux autres quand c'est nécessaire. L'utilisation efficace des technologies et des systèmes de télécommunications jouera un rôle important dans l'amélioration de l'accès aux données. Le BST poursuit également diverses initiatives visant à assurer la qualité et l'intégrité des données. Ces initiatives seront intégrées dans le programme systémique d'assurance de la qualité.

Le BST a mis sur pied un processus qui permet des communications plus fréquentes et plus élaborées avec les familles des victimes du vol 111 de la Swissair. Il a dressé, entre autres, des listes de diffusion par courriel, il a organisé des séances d'information pour les familles ainsi que des visites au hangar des opérations à l'intention des familles et il a monté des vidéos. Ces gestes sont le résultat direct du nombre croissant de demandes que reçoit le BST. De plus en plus, les proches des victimes d'accident demandent des renseignements détaillés et complets concernant l'enquête et ses résultats. Au cours de la période de planification, le BST évaluera son expérience relative à l'enquête sur l'accident de la Swissair et à d'autres dossiers et révisera ses stratégies de communication pour mieux les adapter aux besoins changeants des proches des victimes.

Améliorer la capacité d'intervention (lié aux résultats escomptés 1, 2, 3, 4 et 6)

La récente enquête sur l'accident de la Swissair a démontré que les ressources en personnel du BST sont très minces. Le BST devra au cours des prochaines années recruter un nombre suffisant de personnes qui possèdent la formation nécessaire pour répondre à un accident majeur, tout en permettant de maintenir un niveau d'activités quotidiennes acceptable. Ce problème s'atténuera uniquement avec le temps puisqu'il faut environ deux ans de formation et d'expérience sur le terrain pour permettre à un nouvel enquêteur d'agir pleinement à ce titre. Le BST dressera également un plan de relève pour combler tous les postes de niveau exécutif qui pourraient devenir vacants au cours des prochaines années puisque plusieurs personnes en poste auront le droit de prendre leur retraite au cours de ces années.

Le BST commencera à recruter plus de personnel qui possède les connaissances, les habiletés et les aptitudes nécessaires pour apprendre dans un environnement dynamique. Ceci est particulièrement important puisque les changements s'effectuent à un rythme

accéléré et que la technologie joue un rôle de plus en plus important au sein de l'industrie des transports. Les enquêteurs du BST doivent tenir leurs connaissances et leurs compétences à jour. Les effectifs vieillissants du BST doivent relever un défi grandissant à cet égard. Le rajeunissement des effectifs est donc essentiel au cours des prochaines années si le BST veut continuer à remplir sa mission efficacement.

Au cours de la période de planification, le BST révisera ses besoins en ressources et discutera de diverses options avec le Secrétariat du Conseil du Trésor. Il faudra établir clairement ce qu'on attend du BST et s'assurer que le BST possède les ressources nécessaires pour répondre efficacement à ces attentes.

Ressources (000$)

Activités connexes	Dollars	% du budget	ETP
Enquêtes	18 535 $	70 %	159
Communications et production des rapports	1 059 $	4 %	15
Formation	1 059 $	4 %	2
Autres activités	5 825 $	22 %	54
Total	26 478 $	100 %	230

D. Renseignements financiers

Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses nettes prévues	24 086
Plus: *Services fournis gratuitement par d'autres ministères*	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 480
Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor	879
Protection des accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	18
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général du Canada	15
	2 392
Coût net du programme pour 2000-2001	26 478

Section IV : Autres renseignements

D'autres renseignements sont également postés sur le site Internet du Bureau de la sécurité des transports du Canada au: http://bst.gc.ca. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
200, promenade du Portage
4e étage
Hull (Québec)
K1A 1K8

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239